

АВТОР:

Бибик Юлия Николаевна, Национальный транспортный университет, аспирант кафедры финансов, учета и аудита, e-mail: bibik_1@bigmir.net, тел.+380976672928, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1, к. 426

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Нагайчук В.М., кандидат технических наук, Государственное предприятие «Государственный дорожный научно-исследовательский институт имени М.П. Шульгина», директор, Киев, Украина.

Базилюк А.В., доктор экономических наук, профессор, Национальный транспортный университет, заведующий кафедрой финансов, бухгалтерского учета и аудита.

REVIEWERS:

Nagaichuk V.M., Ph.D., Director of State Enterprise "State Road Research Institute named after M.P. Shulgin", Kiev, Ukraine.

Bazylyuk A.V., Ph.D., Economics (Dr.), professor, National Transport University, Head of department of Finance, Accounting and Auditing.

УДК 656.13

UDC 656.13

ІНТЕГРОВАНІ СТРУКТУРИ В СФЕРІ ТРАНСПОРТУ ТА ЛОГІСТИКИ

Грисяк Ю.С., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Лабута А.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Заяц О.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Божок Ю.О., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

INTEGRATED STRUCTURES IN THE TRANSPORT AND LOGISTICS

Grysiuk Yu.S., Ph. D., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Labuta A.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Zaiats O.V., National Transport University, Kyiv, Ukraine

Bozhok Yu.O., National Transport University, Kyiv, Ukraine

ИНТЕГРИРОВАННЫЕ СТРУКТУРЫ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА И ЛОГИСТИКИ

Грисяк Ю.С., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Лабута А.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Заяц О.В., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Божок Ю.О., Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Вступ. Одним з основних шляхів формування та функціонування економічних суб'єктів на сучасному етапі є інтеграція. Вона може мати місце на рівні регіонів, галузей, міжгалузевих об'єднань, в національних масштабах і за їх межами. Інтеграція проявляється в розширенні і поглибленні виробничо-технологічних сил і спільному використанні ресурсів, в об'єднанні капіталів.

На сучасному етапі розвитку економіки для багатьох компаній стає актуальним питання підвищення власної ефективності. Для кожного конкретного підприємства повинна розроблятися своя конкретна методика. Як відомо, основними напрямками підвищення прибутковості підприємства є - скорочення рівня витрат, вихід на нові ринки, розширення сфери діяльності. Одним із кроків який дозволить підвищити ефективність підприємства зможе стати її структурна перебудова за рахунок створення інтегрованої структури в рамках єдиної логістичної системи.

Постановка проблеми. Нині на ринку автотранспортних послуг склалася ситуація, коли близько 70% ринку пасажирських перевезень в Україні складають перевізники, що мають в роботі один або два транспортні засоби. Окрім того, значна кількість перевізників – це приватні підприємства, що працюють на орендованому транспорті, часто з грубими порушеннями вимог чинного законодавства. В області вантажних перевезень існує проблема з пошуком споживачів послуг та експедирування. В зв'язку з цими проблемами постало питання про створення інтегрованих структур в сфері транспорту.

Актуальність теми. Основними причинами низької ефективності діяльності багатьох підприємств в сфері транспорту та логістики і банкрутства ряду з них є невідповідність методів управління, організаційних структур, технології виробництва і техніки, обсягів і якості вироблених послуг, недосконалості методів пошуку споживачів, способів конкуренції на ринку. Реорганізація повинна бути обов'язковим елементом пристосованості до змін і розглядатися як необхідний процес, що забезпечує підвищення конкурентоспроможності, ефективності функціонування, зростання ринкової вартості та інвестиційної привабливості.

Державні підприємства транспорту майже перестали брати безпосередню участь в перевезеннях. Водночас, приватні перевізники функціонують на ринку хаотично, так як ніде не визначений та не прописаний їх механізм функціонування та взаємодії з державою. Очевидно, що зі збільшенням кількості окремих дрібних перевізників знижується якість та безпека перевезень, так як контролювати їх стає складніше. Тобто, пошук вирішення даної проблеми, а саме інтеграція підприємств транспорту в єдиній комунікаційно-управлінській системі є актуальним питанням.

Основна частина. Інтеграція - це об'єднання суб'єктів, поглиблення їх взаємовпливу, розвиток зв'язків між ними, тобто встановлення таких взаємин між підприємствами, які забезпечують досягнення основних цілей підприємств в коротші терміни та з меншими витратами.

Іншими словами, відносини чистої конкуренції при інтеграції замінюються одним з варіантів співпраці; при цьому спектр можливостей такої співпраці поширюється від слабкої взаємодії до прямого управління, при якому ринкові відносини замінюються внутрішньофірмовими.

Класифікація інтеграції має важливе значення для правильного розуміння її змісту і завдань.

Зважаючи на багатогранність інтеграції, необхідно диференціювати її на види. Кожен вид інтеграції має свої недоліки і переваги, які проявляються по-різному в залежності від особливостей середовища та обраних напрямів діяльності.

У теорії можлива реалізація різних моделей реорганізації сервісних підрозділів, але на практиці критичним є визначення оптимального варіанту під кожен конкретну ситуацію і послідовне цілеспрямоване впровадження.

Підхід до реструктуризації повинен бути гнучким, комплексним і, що дуже важливо, таким, що дозволяє, при необхідності, повернутися назад і внести корективи. Ключовою характеристикою підходу є націленість на вирішення сформульованих завдань і проблем, які можна вирішити за допомогою наступних кроків:

1. Формулювання цілей і завдань. На початковому етапі вкрай важливо сформулювати кількісні цілі та завдання в частині розвитку підприємств, що будуть входити до материнського підприємства. Прикладом поставленої мети може бути зниження витрат (наприклад, на 10 %), пов'язаних із підприємствами, формування відділу сервісу та контролю за випуском транспортних засобів на лінію.

2. Аналіз внутрішніх і зовнішніх факторів. На даному етапі по кожному підприємству визначаються характеристики на поточний момент, витрати на його утримання, проблеми, з ким він взаємодіє, які технологічні особливості його діяльності, як пов'язана його діяльність з основними процесами надання послуг з перевезень.

3. Визначення оптимальної моделі організації підприємств та їх взаємовідносин з материнським підприємством. Грунтуючись на даних, отриманих на етапі аналізу, формуються різні варіанти побудови моделі реструктуризації. Ці варіанти моделей характеризуються: статусом кожного підприємства, наприклад, воно може залишитися структурною одиницею компанії, може бути виділене в дочірнє підприємство, а може стати структурною одиницею.

4. Розробка механізмів функціонування та взаємодії підприємств в рамках обраної моделі. На даному етапі відбувається підготовка до впровадження: формуються стратегічні плани розвитку для кожного підприємства, моделюються основні процеси, розподіляються функції, готується типова документація, формується детальний план впровадження з визначенням термінів і відповідальних сторін.

5. Впровадження обраної моделі організації. Впровадження повинно проводитися згідно з проектними принципами «управління змінами». Особлива увага повинна приділятися формуванню проектної команди та управління ризиками.

Реструктуризація завжди опирається на вибір стратегії, з якою пов'язується зростання конкурентоспроможності як окремої компанії, так і галузі в цілому. Формування стійких конкурентних переваг на базі нововведень та інноваційного управління неможливе без координації зусиль щодо забезпечення гнучкості і разом з тим стабільності в розвитку компанії. Досягнення

гнучкості розвитку організації як умови її стабільного розвитку має супроводжуватися зниженням ролі адміністративних інструментів регулювання діяльності, що завжди було характерно для стимулювання конкуренції, і створенням рівних умов для всіх учасників ринку в транспортній галузі.

Вивчення інтеграції стикається як з теоретичними, так і практичними труднощами. Різноманіття теоретичних підходів до трактування інтеграції говорить про те, що вона, будучи однією з складних форм організації, може служити різним цілям.

Інтеграція суб'єктів господарювання повинна розглядатися як багаторівневий процес системного перетворення, що припускає якісні зміни на кожному етапі інтеграційного зростання. Відповідно з цим необхідно виділити рівні інтеграції господарюючих суб'єктів:

- Рівень фірмової взаємодії - характерний для реалізації інтеграційних інтересів всередині господарюючого суб'єкта; де інтегруються елементи невеликих розмірів, основний мотив пов'язаний з реалізацією технологічної доцільності;

- Рівень корпоративної взаємодії, характеризується укрупненням елементів, основний мотив яких пов'язаний з критерієм стратегічної стійкості суб'єктів господарювання;

- Рівень галузевої взаємодії - характерний для великих елементів, як правило, рівних за статусом суб'єктів господарювання (альянси).

Успішне функціонування транспортних підприємств у ринкових умовах господарювання в значній мірі визначається можливістю їхньої швидкої адаптації до змін зовнішнього середовища, а також рівнем конкурентоспроможності самого підприємства і його продукції. Безупинне удосконалення методів управління та організаційних структур, диверсифікація діяльності, підвищення конкурентоспроможності продукції і якості обслуговування клієнтів є основними умовами ефективного функціонування підприємств у ринковому середовищі.

Причини та мотиви, які спонукають керівництво підприємства до прийняття рішення щодо реорганізації та інтеграції, визначають її майбутню форму. За формальними ознаками розрізняють такі три напрями реорганізації [1] (Рисунок 1):

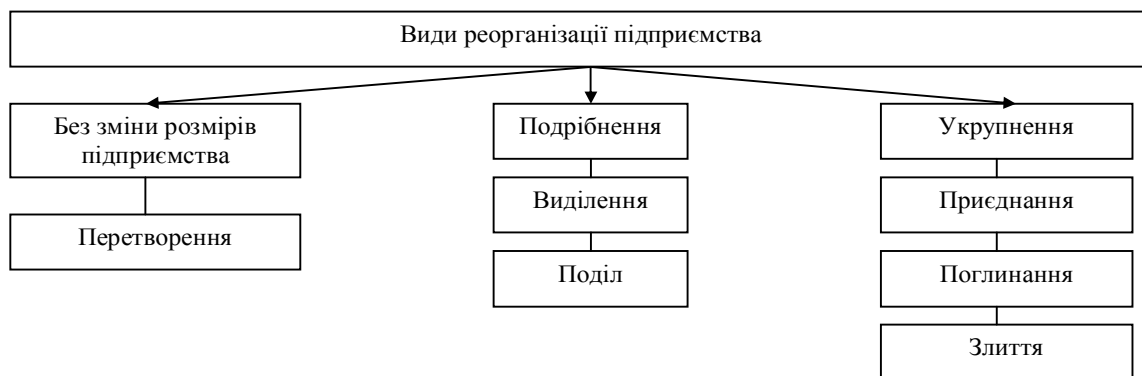


Рисунок 1 - Форми реорганізації підприємств

Реорганізація — це повна або часткова заміна власників корпоративних прав підприємства, зміна організаційно-правової форми організації бізнесу, ліквідація окремих структурних підрозділів або створення на базі одного підприємства кількох, наслідком чого є передача або прийняття його майна, коштів, прав та обов'язків правонаступником. У процесі реорганізації може бути задіяний один або кілька суб'єктів господарювання.[2].

Можна визначити основні причини реорганізації підприємств (Рисунок 2)

Для підприємств транспорту доцільно розглядати реорганізацію в напрямі укрупнення, тому що подрібнення і так дрібних перевізників буде зовсім недоцільним, а реорганізація без зміни розмірів повинна відбуватись із залученням значного фінансування.

Перед здійсненням реорганізації необхідно провести поглиблений аналіз фінансово-господарського стану підприємств, що потребують реорганізації, та оцінити їх ринкову вартість. Як правило, під час реорганізації виявляються приховані резерви підприємств, що реорганізуються. Це зумовлено необхідністю одержати реальну оцінку вартості таких підприємств з метою встановлення правильних пропорцій обміну корпоративних прав підприємств, які виступають правонаступниками на корпоративні права правонаступників.

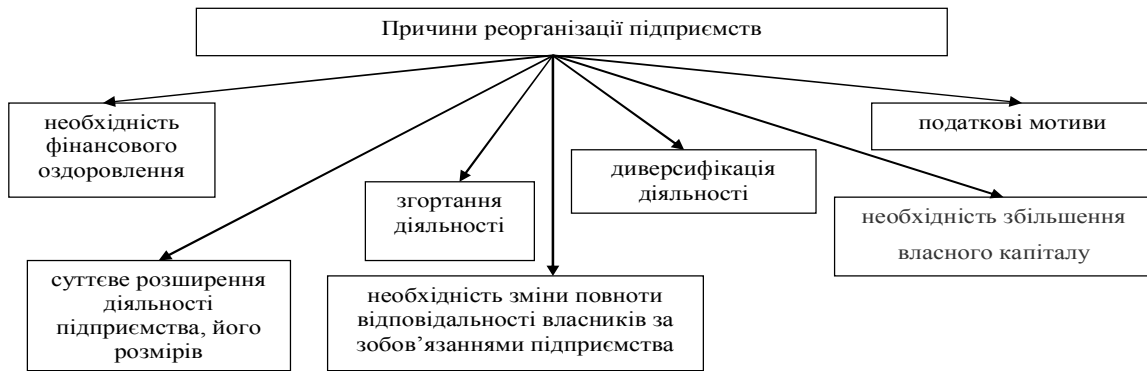


Рисунок 2 - Причини реорганізації підприємств

Основним документом, який визначає права та обов'язки сторін у ході реорганізації і має забезпечувати оперативне її проведення та безперерйну роботу підприємств, є угода про умови проведення реорганізації (план реорганізації).

До основних форм реорганізації, результатом яких є укрупнення підприємств, належить злиття кількох підприємств в одне, приєднання одного або кількох підприємств до іншого, вже функціонуючого підприємства, а також придбання підприємства.

Досвід світової економічної діяльності характеризується постійною і безперервною зміною різних форм інтеграційних утворень. Крім того, цьому процесу завжди притаманне злиття і водночас роз'єднання наявних форм інтеграції. Інакше кажучи, інтеграція — це процес злиття підприємств і організацій, створення нових форм, іноді за рахунок руйнування наявних структур. Найчастіше в літературі і практиці інтеграційні процеси поділяються на три типи:

- вертикальні;
- горизонтальні;
- конгломератні.

Вертикальна інтеграція (Рисунок 3) передбачає, що стадії виробництва і розподілу охоплено однією ієрархічною системою корпорації. Вертикальна інтеграція дає змогу замінити ринковий механізм внутрішніми операціями[3].

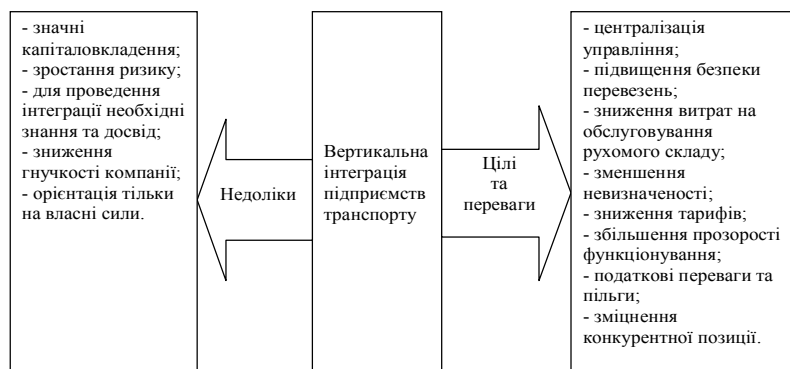


Рисунок 3 – Вертикальна інтеграція підприємств транспорту

Великі компанії ставлять перед собою завдання розширення контролю над виробничим процесом, джерелами сировини, а водночас і кінцевим споживачем. Одним із шляхів досягнення такої економії є злиття з постачальниками чи покупцями [4].

Вертикальна інтеграція – це включення в структуру компанії тих фірм, які пов'язані з нею за допомогою одного технологічного ланцюга. Також цим терміном позначають злиття виробництв, об'єднаних технологічним ланцюжком, в результаті чого одна компанія отримує над ними контроль. Визначень цього поняття існує декілька, і всі вони відрізняються ступенем контролю однієї фірми над іншою.

Укрупнення підприємств здійснюється за наявності економічної вигоди для всіх учасників реорганізації. До основних мотивів, які можуть спонукати суб'єктів господарювання до реорганізації, можна віднести такі:

1. Ефект синергізму. Синергізм — це умова, за якої загальний результат є більшим за суму часток. При реорганізації, спрямованій на використання ефекту синергізму, вартість підприємства після реорганізації перевищує сумарну вартість окремих підприємств до реорганізації. Ефект синергізму виникає завдяки дії таких чинників: економія на витратах, яка проявляється при збільшенні масштабів діяльності; економія фінансових ресурсів; збільшення влади на ринку.

2. Прагнення використовувати ліцензії чи патенти, які є в розпорядженні іншого підприємства.

3. Зменшення ризику при виході на нові ринки збуту.

4. Зменшення кількості конкурентів.

5. Податкові переваги та пільги.

6. Диверсифікація активів та діяльності з метою зменшення ризиків і підвищення потенціалу прибутковості.

7. Попередження захоплення малого підприємства більшим та збереження контролю над підприємством.

Отже, оптимальним шляхом реорганізації підприємств пасажирського транспорту буде укрупнення шляхом приєднання до великих автотранспортних підприємств малих перевізників на конкурсній основі з метою залучення рухомого складу (тобто капітальних вкладень) до існуючої матеріально-технічної бази з метою отримання вищезазначених переваг.

Другим видом інтеграції є горизонтальна (Рисунок 4), що передбачає злиття між підприємствами однієї галузі. Економічні переваги цього типу полягають в зменшенні витрат і поліпшенні якості управління за рахунок його централізації, проведення єдиної прогресивної технічної політики, централізації ремонтних послуг, перепідготовки і підвищення кваліфікації персоналу підприємств тощо.



Рисунок 4 – Горизонтальна інтеграція підприємств транспорту

Економія горизонтальної інтеграції зумовлена збільшенням масштабів і досягається, коли середній розмір витрат на одиницю продукції зменшується в міру розширення обсягу випуску продукції [5].

Горизонтальна інтеграція, яка полягає у взятті під контроль або повне поглинання компанії, яка знаходиться на одному ієрархічному рівні. Серед її позитивних сторін можна виділити зниження витрат, що досягається шляхом дубльованих процесів, зменшення конкуренції та обмін досвідом.

Однак є й негативні сторони цієї процедури: процеси інтеграції дуже тривалі, колектив незадоволений, рівень диверсифікації знижений.

Якщо перспектива середньострокова, такий вид інтеграції дозволяє істотно заощадити. Якщо ж терміни короткі, ця процедура може викликати спад виробництва.

Вертикальна і горизонтальна інтеграція мають певні особливості впровадження, які слід враховувати для досягнення успішного результату. Так, для збільшення ринку, який знаходиться на підйомі, доцільніше використовувати перший тип. Якщо ж продажі падають, горизонтальна інтеграція допоможе скоротити витрати в середньостроковій перспективі.

Останнім часом все частіше використовується другий тип процедури, тому що ринок пішов на спад. Саме горизонтальна інтеграція виходить зараз на перший план, хоча ще кілька років тому всі говорили про побудову вертикальних структур.

Для підприємств, що надають послуги з вантажних перевезень, оптимальною буде саме горизонтальна інтеграція. Причому, особливість такого об'єднання буде полягати в взаємодії всіх учасників на базі електронного обміну даними за допомогою єдиного комунікативного простору. Електронний обмін даними та впровадження нових інформаційних систем передбачає взаємовигідну ефективність, яка досягається шляхом автоматичного обміну даними між комп'ютерною системою споживача та виробника транспортних послуг. Така система має наступні переваги: автоматична і швидка передача даних між комп'ютерними системами; кращий контроль і збір даних всього логістичного ланцюга; скорочення часу при передачі даних; прискорення часу документообігу; підвищення продуктивності робіт, що в свою чергу призведе до поліпшення обслуговування та підвищення якості послуг. Поліпшення якості може виражатися у вигляді надання додаткових послуг або послуг, що забезпечують більш повне задоволення вимог клієнтів. Ефект, одержаний перевізником від підвищення якості наданої послуги, може бути реалізований у формі залучення більшого обсягу вантажів, зміцнення займаної позиції, як на окремих напрямках, так і в рамках експортно-імпорتنних перевезень країни в цілому. Інтерес вантажовідправника полягає в тому, що, отримуючи додаткову якість, він зможе підвищити ефективність своєї діяльності.

Третім видом інтеграції є конгломератна, що створюється на базі об'єднання підприємств не пов'язаних між собою галузей. Основні цілі в цьому разі пов'язані з підвищенням фінансової результативності корпорації.

Найбільш типові мотиви створення конгломератних об'єднань такі: мотивом для злиття підприємств може бути поява в компанії тимчасово вільних ресурсів. Проте якщо компанія, маючи зайві грошові кошти, не підвищує дивідендів і не проводить злиття з іншими підприємствами, вона сама може стати об'єктом поглинання іншими фірмами. Це пояснюється тим, що ініціатори поглинання доходять висновку, що вільні грошові кошти являють собою унікальні активи; ці ситуації можуть використовуватися і для балансування грошових потоків. Так, з метою зменшення залежності від зовнішнього фінансування компанія може придбати фірму, конкурентні позиції якої дають змогу отримувати стабільні грошові потоки та раціональніше їх використання, коли грошові потоки, які надходять від галузей, що перебувають у стагнації, можуть бути використані новими зростаючими підрозділами корпорації; можливості придбання нового бізнесу за низькою ціною, — це ситуація, характерна для сучасного стану розвитку нашої промисловості. Такі можливості існують у галузях, які перебувають на стадії спаду, коли фірми намагаються вийти з бізнесу для мінімізації витрат у майбутньому.

Як бачимо, в процесі діяльності підприємства та організації використовують різні мотиви для свого об'єднання. Різноманітність підприємств за сферами господарської діяльності зумовлює виникнення окремих форм їх інтеграції.

Висновки: Об'єднання підприємств сприяють зростанню ефективності виробництва та поліпшення умов функціонування ринків. Удосконалюючи господарські зв'язки та можливості впровадження науково-технічних досягнень, об'єднання підприємств сприяють зниженню витрат і зростання прибутку. Зростання ефективності надання транспортних послуг в рамках окремих об'єднань веде до зростання ефективності галузі, а потім і всієї економіки.

Разом з тим при утворенні великих об'єднань загострюється проблема монополізму, що вимагає встановлення особливого контролю за їх діяльністю з боку держави. В Україні при створенні об'єднань виникає багато проблем, обумовлених недосконалістю законодавства, а саме:

- не встановлені чіткі межі економічної самостійності об'єднань;
- взаємини об'єднань з державними та місцевими органами управління в багатьох випадках не мають чіткої правової регламентації;
- правові основи інформаційного обслуговування об'єднань недосконалі.

Виходячи з вищенаведеного, створення інтегрованих структур в галузі перевезень є складною, затратною, але дуже необхідною задачею. В галузі вантажних перевезень доцільно проводити горизонтальну інтеграцію на базі об'єднання перевізників в одному комунікативно-управляючому просторі. Оптимальним шляхом реорганізації підприємств пасажирського транспорту буде укрупнення шляхом приєднання до великих автотранспортних підприємств малих перевізників на конкурсній основі з метою залучення рухомого складу (тобто капітальних вкладень) до існуючої матеріально-технічної бази.

Укрупнення підприємств автомобільної галузі шляхом їх трансформації в інтегральні структури допоможе суттєво збільшити рівень безпеки перевезень та підвищити рівень транспортних

послуг, а також сприятиме легалізації автоперевезень та передбачатиме умови для стимулювання діяльності приватних перевізників у складі великих автотранспортних підприємств.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Терещенко О.О. Фінансова діяльність суб'єктів господарювання: Навчальний посібник. /Терещенко О.О.// — К.: КНЕУ, 2003. — 554 с.
2. Поддєрьогін А.М. Фінанси підприємств, четверте видання: Підручник /Поддєрьогін А.М.// - К.:КНЕУ, 2002.
3. Тоцький В.І. Організаційний розвиток підприємства: Навчальний посібник. /Лаврененко В.В., Дерев'яно О.Г., Тоцький В.І.// — К.: КНЕУ, 2005. — 197 с.
4. Березюк О. Господарські об'єднання: стан законодавства та перспективи розвитку. Право України /Березюк О.//— 1998. № 3.
5. Дикань В. “Про створення фінансово-промислових груп в Україні”. Економіка України. /Дикань В.//—1995- № 11.
6. Раєвнева О.В. Управління розвитком підприємства: методологія, механізми, моделі: Монографія. /Раєвнева О.В.// – Харків: Інжек, 2006. – 496 с.
7. Горемыкин В.А. Стратегия развития предприятия: Учебное пособие. /Горемыкин В.А., Нестерова Н.В.// – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко», 2004. – 594 с.
8. Козьменко С.Н. Потенциал инновационного развития предприятия: Монография. /Козьменко С.Н.//.- Сумы: Деловые перспективы, 2005.- 256 с.

REFERENCES

1. Tereshchenko O.O. Finansova diialnist sub'ektiv hospodariuvannia: Navchalnyi posibnyk. [Financial sector entities: Textbook] K.: KNEU, 2003. 554 p. (Ukr)
2. Poddierohin A.M. Finansy pidpriemstv, chetverte vydannia: Pidruchnyk [Finance Companies, Fourth Edition: Textbook]. K.:KNEU, 2002. (Ukr)
3. Totskyi V.I., Lavrenenko V.V., Derev'ianko O.H. Orhanizatsiinyi rozvytok pidpriemstva: Navchalnyi posibnyk.[Organizational Development Company: Textbook]. K.: KNEU, 2005. 197 p. (Ukr)
4. Bereziuk O. Hospodarski ob'iednannia: stan zakonodavstva ta perspektyvy rozvytku. Pravo Ukrainy.[Business associations: state legislation and prospects. Law of Ukraine]. 1998. № 3. (Ukr)
5. Dykan V. “Pro stvorennia finansovo-promyslovykh hrup v Ukraini”. Ekonomika Ukrainy. [“On the creation of financial-industrial groups in Ukraine.” Economy of Ukraine.]. 1995. № 11. (Ukr)
6. Raievniva O.V. Upravlinnia rozvytkom pidpriemstva: metodolohiia, mekhanizmy, modeli: Monohrafiia. [Management of enterprises: methodology and mechanisms, models Monograph]. Kharkiv: Inzhhek, 2006. 496 p. (Ukr)
7. Goremykin V.A. Strategija razvitija predpriatija: Uchebnoe posobie. [Enterprise development strategy: Textbook.]. M.: Izdatel'sko-torgovaja korporacija «Dashkov i Ko», 2004. 594 p. (Rus)
8. Koz'menko S.N. Potencial innovacionnogo razvitija predpriatija: Monografija. [Potential innovative development company: Monograph.]. Sumy: Delovye perspektivy, 2005. 256 p. (Rus)

РЕФЕРАТ

Грисюк Ю.С. Інтегровані структури в сфері транспорту та логістики. /Ю.С. Грисюк, А.В. Лабута, О.В. Заяц, Ю.О. Божок// Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К.: НТУ – 2013. Вип. 11.

В статті розглядається доцільність та напрями інтеграції підприємств транспорту.

Об'єкт дослідження – транспортні підприємства.

Мета роботи – визначити оптимальні напрями та шляхи інтеграції підприємств, що надають послуги з пасажирських та вантажних перевезень.

Методи дослідження – системний підхід, методи прийняття рішень, факторний аналіз.

Одним з основних шляхів формування та функціонування економічних суб'єктів на сучасному етапі є інтеграція. На сучасному етапі розвитку економіки для багатьох компаній стає актуальним питання підвищення власної ефективності. Для кожного конкретного підприємства повинна розроблятися своя конкретна методика. Як відомо, основними напрямками підвищення прибутковості підприємства є - скорочення рівня витрат, вихід на нові ринки, розширення сфери діяльності. Одним із кроків який дозволить підвищити ефективність підприємства зможе стати її

структурна перебудова за рахунок створення інтегрованої структури в рамках єдиної логістичної системи.

Основними причинами низької ефективності діяльності багатьох підприємств в сфері транспорту та логістики і банкрутства ряду з них є невідповідність методів управління, організаційних структур, технології виробництва і техніки, обсягів і якості вироблених послуг, недосконалості методів пошуку споживачів, способів конкуренції на ринку. Реорганізація повинна бути обов'язковим елементом пристосованості до змін і розглядатися як необхідний процес, що забезпечує підвищення конкурентоспроможності, ефективності функціонування, зростання ринкової вартості та інвестиційної привабливості.

Об'єднання підприємств сприяють зростанню ефективності виробництва та поліпшення умов функціонування ринків. Удосконалюючи господарські зв'язки та можливості впровадження науково-технічних досягнень, об'єднання підприємств сприяють зниженню витрат і зростання прибутку. Зростання ефективності надання транспортних послуг в рамках окремих об'єднань веде до зростання ефективності галузі, а потім і всієї економіки.

Створення інтегрованих структур в галузі перевезень є складною, затратною, але дуже необхідною задачею. В галузі вантажних перевезень доцільно проводити горизонтальну інтеграцію на базі об'єднання перевізників в одному комунікативно-управляючому просторі. Оптимальним шляхом реорганізації підприємств пасажирського транспорту буде укрупнення шляхом приєднання до великих автотранспортних підприємств малих перевізників на конкурсній основі з метою залучення рухомого складу до існуючої матеріально-технічної бази.

Укрупнення підприємств автомобільної галузі шляхом їх трансформації в інтегральні структури допоможе суттєво збільшити рівень безпеки перевезень та підвищити рівень транспортних послуг, а також сприятиме легалізації автоперевезень та передбачатиме умови для стимулювання діяльності приватних перевізників у складі великих автотранспортних підприємств.

Результати статті можуть бути використані при дослідженні та виборі напрямів інтеграції транспортних підприємств.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – можливість застосування даної методики для поглибленого аналізу та розрахунків ефективності проектних рішень щодо вибору інтегрованих структур в сфері транспорту.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ІНТЕГРАЦІЯ, УКРУПНЕННЯ, ТРАНСПОРТНЕ ПІДПРИЄМСТВО, ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ, ЛОГІСТИКА.

ABSTRACT

Grysiuk Yu.S., Labuta A.V., Zaiats O.V., Bozhok Yu.O. Integrated structures in the transport and logistics. Project management, systems analysis and logistics. K.: NTU. 2013. Vol. 11.

In the article the feasibility and direction of integration of transport enterprises.

Object of study - transport company.

Purpose - to determine the optimal directions and ways of integrating companies that provide passenger and freight traffic.

Research methods - a systematic approach, decision-making methods, factor analysis.

One of the main ways the formation and operation of business entities at the present stage is integration. At the present stage of economic development for many companies is becoming important issue of increasing self-efficacy. For each enterprise should be developed its own specific methods. As you know, the main directions of improving the profitability of the enterprise is - reducing the level of costs, entering new markets, expansion of activities. One of the steps that will increase the efficiency of the enterprise will become its restructuring by creating an integrated structure within a single logistics system.

The main causes of low efficiency of many businesses in the transport and logistics and the bankruptcy of a number of them there is a mismatch management, organizational structures, technology and engineering, scope and quality of services produced, imperfections methods of finding customers, how to market competition. The reorganization should be a mandatory element of adaptation to change and be seen as a necessary process that enhances the competitiveness, efficiency of operation, increase market value and attractiveness.

Business combinations contribute to the growth of production efficiency and the improvement of the functioning of markets. Improving economic relations and the possibility of introducing science and technology, business combination helps to reduce costs and increase profits. Increased efficiency of transport

services within individual organizations leads to increased efficiency in the sector, and then the entire economy.

Creation of integrated structures in transport is difficult, costly, but very necessary task. In the field of transportation appropriate to carry out vertical integration on the basis of association of carriers in a communicative and control space. The best way reorganization of passenger transport will be consolidation by joining the large trucking companies small carriers on a competitive basis to raise the existing rolling stock of logistics.

Consolidation of motor vehicle industry by transforming them into integrated structures will significantly increase traffic safety and improve the transportation services and promote the legalization of transport and will provide conditions for the stimulation of private carriers consisting of large trucking companies.

The results of the article may be used for research and choose the direction of the integration of transport services.

Expected assumptions about the object of study - the applicability of this technique for in-depth analysis and calculation efficiency of design decisions on the choice of integrated structures in the transport sector.

Keywords: INTEGRATION, CONSOLIDATION, TRANSPORTATION COMPANIES, DECISION MAKING, LOGISTICS.

РЕФЕРАТ

Грисюк Ю.С. Интегрированные структуры в сфере транспорта и логистики. / Ю.С. Грисюк, А.В. Лабута, О.В. Заяц, Ю.А. Божок // Управление проектами, системный анализ и логистика. - К.: НТУ - 2013. Вып. 11.

В статье рассматривается целесообразность и направления интеграции предприятий транспорта.

Объект исследования - транспортные предприятия.

Цель работы - определить оптимальные направления и пути интеграции предприятий, предоставляющих услуги по пассажирским и грузовым перевозкам.

Методы исследования - системный подход, методы принятия решений, факторный анализ.

Одним из основных путей формирования и функционирования экономических субъектов на современном этапе является интеграция. На современном этапе развития экономики для многих компаний становится актуальным вопрос повышения собственной эффективности. Для каждого конкретного предприятия должна разрабатываться своя конкретная методика. Как известно, основными направлениями повышения доходности предприятия является - сокращение уровня расходов, выход на новые рынки, расширение сферы деятельности. Одним из шагов который позволит повысить эффективность предприятия сможет стать ее структурная перестройка за счет создания интегрированной структуры в рамках единой логистической системы.

Основными причинами низкой эффективности деятельности многих предприятий в сфере транспорта и логистики, а также банкротства ряда из них является несоответствие методов управления, организационных структур, технологии производства и техники, объемов и качества производимых услуг, несовершенства методов поиска потребителей, способов конкуренции на рынке. Реорганизация должна быть обязательным элементом приспособленности к изменениям и рассматриваться как необходимый процесс, обеспечивающий повышение конкурентоспособности, эффективности функционирования, роста рыночной стоимости и инвестиционной привлекательности.

Объединение предприятий способствуют росту эффективности производства и улучшения условий функционирования рынков. Совершенствуя хозяйственные связи и возможности внедрения научно - технических достижений, объединения предприятий способствуют снижению затрат и росту прибыли. Рост эффективности предоставления транспортных услуг в рамках отдельных объединений ведет к росту эффективности отрасли, а затем и всей экономики.

Создание интегрированных структур в области перевозок является сложной, затратной, но очень необходимой задачей. В области грузовых перевозок целесообразно проводить горизонтальную интеграцию на базе объединения перевозчиков в одном коммуникативно - управляющем пространстве. Оптимальным путем реорганизации предприятий пассажирского транспорта будет укрупнение путем присоединения к большим автотранспортным предприятиям

малых перевозчиков на конкурсной основе с целью привлечения подвижного состава к существующей материально - технической базе.

Укрупнение предприятий автомобильной отрасли путем их трансформации в интегральные структуры поможет существенно увеличить уровень безопасности перевозок и повысить уровень транспортных услуг, а также будет способствовать легализации перевозок и создавать условия для стимулирования деятельности частных перевозчиков в составе крупных автотранспортных предприятий.

Результаты статьи могут быть использованы при исследовании и выборе направлений интеграции транспортных предприятий.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования - возможность применения данной методики для углубленного анализа и расчетов эффективности проектных решений по выбору интегрированных структур в сфере транспорта.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: ИНТЕГРАЦИЯ, УКРУПНЕНИЕ, ТРАНСПОРТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ, ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЙ, ЛОГИСТИКА.

АВТОРИ:

Грисюк Юрій Сергійович, кандидат економічних наук, доцент, Національний транспортний університет, доцент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: Hrysjuk@ukr.net, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1.

Лабута Артем Віталійович, Національний транспортний університет, асистент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: karetra@ukr.net, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1.

Заяц Ольга Васильвна, Національний транспортний університет, аспірант кафедри менеджменту та туризму, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1.

Божок Юлія Олександрівна, Національний транспортний університет, асистент кафедри транспортного права та логістики, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Україна, 01010, м. Київ, вул. Суворова 1.

AUTHOR:

Grysiuk Jurij Serghijovych, Ph. D., Associate professor, National Transport University, assistant professor of the department of transportation law and logistics, e-mail: Hrysjuk@ukr.net, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Suvorova 1.

Labuta Artem Vitalijovych, National Transport University, assistant of the department of transportation law and logistics, e-mail: karetra@ukr.net, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Suvorova 1.

Zaiats Olha Vasylivna National Transport University, postgraduate department of management and tourism, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Suvorova 1.

Bozhok Yuliia Oleksandrivna, National Transport University, assistant of the department of transportation law and logistics, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Ukraine, 01010, Kyiv, str. Suvorova 1.

АВТОРЫ:

Грисюк Юрий Сергеевич, кандидат экономических наук, доцент, Национальный транспортный университет, доцент кафедры транспортного права и логистики, e-mail: Hrysjuk@ukr.net, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1.

Лабута Артем Витальевич, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры транспортного права и логистики, e-mail: karetra@ukr.net, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1.

Заяц Ольга Васильевна, Национальный транспортный университет, аспирант кафедры менеджмента и туризма, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1.

Божок Юлия Александровна, Национальный транспортный университет, ассистент кафедры транспортного права и логистики, e-mail: tpsalkaf@ntu.edu.ua, Украина, 01010, г. Киев, ул. Суворова 1.

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Пасічник В.І., доктор економічних наук, професор, Національний транспортний університет, професор кафедри економіки, Київ, Україна.

Далека В.Х., доктор технічних наук, професор, Харківський національний університет міського господарства, завідувач кафедри електричного транспорту, Харків, Україна.

REVIEWERS:

Pasichnyk V.I., Ph.D. Economics (Dr.), Professor, National Transport University, Professor of the department of economics, Kyiv, Ukraine.

Daleka V.Kh., Ph.D. Engineering (Dr.), Professor, Kharkiv National Academy of Municipal Economy, Professor of the department of electric transport, Kharkiv, Ukraine.

УДК 330:625.7

UDC 330:625.7

ЕФЕКТИВНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ПРИКЛАДІ АВТОДОРОЖНЬОЇ КОНЦЕСІЇ

Жулин О.В., кандидат економічних наук, Національний транспортний університет, Київ, Україна

EFFECTIVENESS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP FOR EXAMPLE OF ROAD CONCESSIONS

Zhulyin O.V., Ph.D, National Transport University, Kyiv, Ukraine

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ВНЕДРЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА НА ПРИМЕРЕ АВТОДОРОЖНОЙ КОНЦЕССИИ

Жулын О.В., кандидат экономических наук, Национальный транспортный университет, Киев, Украина

Постановка проблеми. Занепад дорожньої галузі спостерігається нині в усіх пострадянських країнах, які отримали у спадок усі проблеми адміністративної економіки і не трансформували галузь до ринкових умов, а як відомо, проблеми дорожнього комплексу гальмують подальший соціально-економічний розвиток країни. Економічні витрати, зумовлені низьким рівнем утримання доріг, лягають переважно на плечі користувачів автомобільних доріг. Оскільки економія кожної гривні на утримання і поточний ремонт автомобільної дороги призводить до збільшення собівартості автомобільних перевезень. Це підвищує вартість товарів через збільшення транспортної складової. Тому будівництво та експлуатаційне утримання автомобільних доріг та дорожніх об'єктів на концесійній основі набули поширення не тільки у країнах Європи, а і в пострадянських країнах, зокрема в Росії і Білорусі. Основною передумовою ефективного залучення бізнесу в дорожнє господарство України може стати гарантування повернення інвестицій, отримання прибутків та економічна зацікавленість споживачів послуг і держави. В умовах хронічного дефіциту державного бюджету важливим є розвиток та забезпечення належного функціонування мережі автомобільних доріг на загальнодержавному і місцевому рівнях. Як правило, суспільно значущі інфраструктурні проекти, що реалізують виключно через бюджетне фінансування, показують низький рівень ефективності, бо держава не здатна бути ефективним менеджером у цій сфері. Державно-приватне партнерство проявило себе як інструмент антикризових заходів розвитку народного господарства. В умовах реалізації програм соціально-економічного розвитку, інвестиційних інфраструктурних проектів шляхом партнерських відносин між органами державної влади, органами місцевого самоврядування та приватним сектором набуває важливості оцінювання ефективності впровадження державно-приватного партнерства у дорожньому господарстві. Нині в Україні бракує розуміння форм і методів управління державно-приватним партнерством упродовж життєвого циклу, методології оцінювання пропозицій бізнесу і держави, ризиків, соціально-економічного ефекту від впровадження проектів партнерства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Зростання наукових інтересів щодо дослідження державно-приватного партнерства зумовлює особливу увагу до вивчення і визначення ефективності впровадження проектів автодорожніх концесій. Особлива увага до питань державно-приватного партнерства зосереджена у наукових роботах Базилюк А.В. [1], Варнавського В.Г. [2], Винницького Б., Лендьела М., Онищука Б., Сегварі П. [4], Грищенко С. [6], Делмона Д. [7], Запатріної І. В. [8], В.М. Геєця та інших науковців. Проведений аналіз методик економічного